



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Saimaan vesistö- alueen luotsauk- sen kustannus- rakenne ja kehittämismahdollisuudet

Selvitysmiehen raportti 2013

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Saimaan vesistöalueen luotsauksen kustannusrakenne ja kehittämismahdollisuudet.
Selvitysmiehen raportti 2013

Tekijät

LVM

Seppo Kykkänen

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö kansliapäällikkö Harri Pursiainen 10.12.2012

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisuja 17/2013

ISSN (verkojulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkojulkaisu) 978-952-243-344-2
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-344-2>

Asiasanat

Saimaan kanava, Saimaan, luotsaus

Yhteyshenkilö

Seppo Kykkänen

Muut tiedot

Tiivistelmä

Kansliapäällikkö Harri Pursiainen asetti 10.12.2012 Seppo Kykkäsen selvitysmieheksi selvittämään Saimaan luotsauksen kehittämismahdollisuuksia ja kustannusrakennetta. Toimeksiannon mukaisen selvityksen raporttiin sisältyy ehdotus jatkotoimista ja arvio niiden toteuttamisen aikataulusta.

Raportissa pyritään löytämään vastauksia esitettyihin kysymyksiin ja samalla on nostettu esiin kehittämiskohteita, joilla voidaan saada aikaan kustannustehokkuutta luotsauspalveluiden tuottamiseen liikenneturvallisuutta heikentämättä. Lisäksi raportissa otetaan kantaa luotsauspalveluiden palvelutasolupaukseen.

Raportti ei käsittele Saimaan luotsauksen avaamista kilpailulle ja etäluotsauksen mahdollisuutta Saimaan alueella. Etäluotsaus käsitteenä ja toimintana vaatii perinpohjaisen selvittämisen ennen kuin etäluotsaustoiminnan riskejä ja mahdollisuuksia voidaan arvioida perinteisen luotsauksen vaihtoehtona.

Publikationsdatum
17.5.2013

Publikation

Kostnadsstruktur och utvecklingsmöjligheter för lotsningen i Saimens vattenområde.
Utredningspersonens rapport 2013.

Författare

Kommunikationsministeriet
Seppo Kykkänen

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriets kanslichef Harri Pursiainen 10.12.2012

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets
publikationer 17/2013

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-344-2
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-344-2>

Ämnesord

Saima kanal, Saimen, lotsning

Kontaktperson

Seppo Kykkänen

Rapportens språk

Finska

Övriga uppgifter

Sammandrag

Kanslichef Harri Pursiainen utsåg den 10 december 2012 Seppo Kykkänen till utredningsperson för att undersöka lotsningen på Saimen. Särskilt utforskades möjligheterna att utveckla lotsningen och dess kostnadsstruktur.

I enlighet med uppdraget har utredaren sammanställt en rapport med förslag till fortsatta åtgärder och en preliminär tidsplan för att genomföra åtgärderna.

I rapporten ger utredaren svar på de frågor som utgör utgångspunkten för uppdraget. Dessutom lyfter han fram utvecklingsområden för att öka kostnadseffektiviteten i produktionen av lotsningstjänster utan att för den skull göra avkall på trafiksäkerheten. I rapporten diskuteras dessutom det servicelöfte som gäller lotsningstjänsterna.

I rapporten tas inte ställning till om lotsningen på Saimen borde öppnas för konkurrens och i den behandlas inte heller möjligheten till landbaserad lotsning. Både som begrepp och funktion kräver landbaserad lotsning en grundlig utredning innan dess risker och möjligheter kan granskas som verkliga alternativ till traditionell lotsning.

Date
17 May 2013

Title of publication

Cost structure and development opportunities of pilotage in the Saimaa water system.
Rapporteur's report 2013

Author(s)

Ministry of Transport and Communications
Mr Seppo Kykkänen

Commissioned by, date

Mr Harri Pursiainen, Permanent Secretary, Ministry of Transport and Communications, 10 December 2012

Publication series and number

Publications of the Ministry of
Transport and Communications
17/2013

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-344-2
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-344-2>

Keywords

Saimaa Canal, Saimaa, pilotage

Contact person

Mr Seppo Kykkänen

Language of the report
Finnish

Other information

Abstract

On 10 December 2012, Permanent Secretary of the Ministry of Transport and Communications Mr Harri Pursiainen appointed Mr Seppo Kykkänen as rapporteur to examine the cost structure of pilotage in the Saimaa water system and the associated development opportunities. The results of the study, along with proposals for further measures and an approximate implementation timetable, are provided in this report.

In seeking to address the issues identified, the report highlights areas for development that have the potential to increase the cost-effectiveness of pilotage services without jeopardising traffic safety. The report also discusses the service promise of pilotage.

The report takes no position on whether pilotage should be opened up to competition or whether shore-based pilotage would be an option in the Saimaa water system. The concept of shore-based pilotage and its implementation in practice need to be studied thoroughly before its risks and opportunities can be evaluated as an alternative to traditional pilotage.

Esipuhe

Kansliapäällikkö Harri Pursiainen asetti 10.12.2012 Seppo Kykkäsen selvitysmieheksi selvittämään Saimaan luotsauksen kehittämismahdollisuuksia ja kustannusrakennetta. Toimeksiannon mukaisen selvityksen raporttiin sisältyy ehdotus jatkotoimista ja arvio niiden toteuttamisen aikataulusta.

Finnpilot Pilotage Oy on ainoana lainvoimaisena luotsauspalveluiden tuottajana keskeinen alusliikenteen turvallisuuspalvelujen tuottaja Saimaan alueella. Selvityksen perusteella Saimaan luotsauspalveluilla on pitkät ja vahvat perinteet alusliikenteen turvallisuuden ylläpitäjänä. Osaaminen, ammattitaito ja sitoutuminen korostuvat nykyisessä toiminnassa.

Raportissa pyritään löytämään vastauksia esitettyihin kysymyksiin ja samalla on nostettu esiin kehittämiskohteita, joilla voidaan saada aikaan kustannustehokkuutta luotsauspalveluiden tuottamiseen liikenneturvallisuutta heikentämättä. Lisäksi raportissa otetaan kantaa luotsauspalveluiden palvelutasolupaukseen.

Raportin ehdotukset ovat varsin yleisellä tasolla ja jatkotoimet käytännön tasolla vaativat viranomaisilta ja Finnpiilot Pilotage Oy:ltä sitoutumista ja pitkäjänteistä toiminnan kehittämistä.

Raportti ei käsittele Saimaan luotsauksen avaamista kilpailulle ja etäluotsauksen mahdollisuutta Saimaan alueella. Etäluotsaus käsitteenä ja toimintana vaatii perinpohjaisen selvittämisen ennen kuin etäluotsaustoiminnan riskejä ja mahdollisuuksia voidaan arvioida perinteisen luotsauksen vaihtoehtona.

Sisällysluettelo

1. Johdanto	3
1.1 Toimeksianto	3
1.2 Raportin toteutus	3
2. Saimaan luotsauspalveluiden nykytila	3
3. Liiketaloudellinen tarkastelu	14
3.1 Saimaan luotsauspalveluiden tulot ja kustannukset	15
3.2 Saimaan luotsien henkilöstön ikärakenne	17
4. Luotsauspalveluiden kustannusvaikutus liikennöintiedellytyksiin ja alusliikenteen liiketaloudelliseen kannattavuuteen	18
5. Säädösten ja määräysten vaikutus	18
6. Saimaan Toimijoiden ja viranomaisten näkemyksiä Saimaan kanavan ja saimaan luotsauksesta	20
7. Yhteenveto ja ehdotukset	24
7.1 Keskeiset johtopäätökset	24
7.2 Luotsauspalveluiden kehittämis ehdotukset	24
7.3 Jatkotoimien aikataulu	26

1. Johdanto

1.1 Toimeksianto

Kansliapäällikkö Harri Pursiaisen toimeksiannon mukaisesti tässä raportissa on selvitetty Saimaan vesistöalueen luotsauksen kehittämismahdollisuuksia ja kustannusrakennetta.

Raporttia valmistellessa on otettu toimeksiannon mukaisesti huomioon, että Saimaan vesistöalueen luotsaus muodostaa erillisen luotsauspalvelualueen, jonka yksi erityispiirre on Saimaan kanava sekä Saimaan liikenteen haastava kilpailuasetelma muiden liikennemuotojen kanssa.

Liiketaloudellinen tarkastelu kattaa sekä kuljetuspalvelut laajasti tarkasteltuna että luotsauspalveluiden tulo- ja kustannusrakenteen tarkastelun sekä luotsauksen vaikutuksen liikennöintiedellytyksiin ja liiketaloudelliseen kannattavuuteen.

Selvitettävänä kysymyksinä ovat olleet erityisesti Saimaan vesistöalueelle kohdistuvat kustannukset ja niiden perusteet, kuten varsinaisen luotsauksen aiheuttamat kustannukset, valmiuden ylläpidon kustannukset, luotsinvälityspalveluiden kustannukset, kiinteistö- ja kalustokustannukset sekä luotsikuljetuksiin liittyvät kustannukset. Selvitettävänä on myös se millaisin hallinnollisten muutosten tai kevennysten perusteella kustannustasoa voitaisiin turvallisuutta vaarantamatta alentaa.

1.2 Raportin toteutus

Raportin laatimiseksi on kuultu Saimaan vesistöalueen tavara- ja henkilöliikenteen toimijoita, erityisesti kuljetuspalveluiden ostajia, kuljetus- ja huolintayrityksiä sekä seutukunnan edustajia sekä lisäksi Finnpiilot Pilotage Oy:tä, Saimaan alueen luotsien edustajia sekä eri viranomaisia. Finnpiilot Pilotage Oy on luovuttanut selvitystä varten yhtiön talous- ja tunnuslukutietoja sekä toimittanut selvitysmiehen pyynnöstä selventäviä laskelmia Saimaan alueen luotsaustoiminnasta.

Tämä raportti sisältää toimeksiannon mukaisesti nykytilanteen kuvauksen, ehdotuksen jatkotoimiksi ja arvion niiden toteuttamisen aikataulusta.

2. Saimaan luotsauspalveluiden nykytila

Saimaan syväväyläverkon pituus on 772 kilometriä. Väyläverkko alkaa Viipurinlahdelta Brusnitshnojen (Juustila) sululta ja ulottuu Lappeenrannan kautta aina Joensuuhun ja Siilinjärvelle asti. Syväväylän kulkusyvyys on 4,20 – 4,35 metriä. Syväväylä on mitoitettu Saimaan kanavan maksimikokoiselle alukselle 82,0m x 12,6m x 4,35m maksimikorkeus 24,5 m. Saimaan kanava on vesistöalueen merkittävin kanava, joka mahdollistaa ulkomaanliikenteen ja kauppamerenkulun Saimaalla. Kanavan kokonaismitta on 42,5 km, josta Venäjältä vuokratulla alueella on puolet. Lisäksi syväväyläverkolla Saimaan järvi-alueella on kaksi sulkukanavaa, Taipaleen sulku Varkaudessa ja Konnuksen sulku Leppävirralla, joiden suurimmat sallitut alusmitat ovat 160,0 x 12,6 x 4,35 x 24,5. Erillisiä avattavia siltoja Saimaan syväväyläverkolla on Kyrönsalmen läppäsillat ja rautatiesilta, Olavinlinnan ponttonisilta ja Jännevirran läppäsilta sekä Vihtakannan kääntösilta.

Vuonna 2012 Saimaan kanavan tavaraliikenne oli kaikkiaan 1,72 miljoonaa tonnia, josta ulkomaan liikennettä oli 1,67 miljoonaa tonnia ja kotimaan liikennettä Saimaan kanavan kautta 0,04 miljoonaa tonnia. Saimaan sisäistä alusliikennettä oli 0,47 milj. tonnia ja uittoa 0,57 milj. tonnia. Saimaan alueen tavaraliikenne vuonna 2012 oli 2,76 milj. tonnia.

Aluskäyntejä ja matkustaja-alusmatkoja Saimaan alueelle Saimaan kanavan kautta oli 1730 kpl vuonna 2012.

Saimaan matkustajaliikenteen matkustajamäärä on noin 220 000 matkustajaa Kuopion, Savonlinnan ja Lappeenrannan alueilla yhteensä.

Luotsauspalvelut tuotetaan Luotsauslain 21.11.2003/940 mukaisesti. Saimaan kanavan ja Saimaan järviolueen luotsauspalvelut tuottaa luotsauslaissa mainittu luotsausyhtiö, joka on Finnpilot Pilotage Oy, joka aloitti toiminnan vuoden 2011 alusta. Finnpilot Pilotage Oy:llä on Saimaan alueella 4 luotsiasemaa (Lappeenranta, Savonlinna, Puumala, Vuokala). Taukotiloja Finnpilot Pilotage Oy:llä on Varkaudessa ja Joensuussa. Luotsiasemilla työskentelee 43 luotsia ja 12 kutterinhoitajaa. Kalustoa Finnpilot Pilotage Oy:llä on 3 luotsikutteria ja 10 autoa. Autojen ajokilometrisumma vuonna 2012 oli 410 tkm. Lappeenrannan luotsiasema Mälkiällä on Finnpilot Pilotage Oy:n omistuksessa. Muilla asemilla toimitaan vuokralaisena.

Luotsien työaikajärjestely liikennekauden aikana on viikko työtä ja viikko vapaata. Työviikko on 7 vuorokautta. Työvuorokauden aikana luotsille on varattava 7 tunnin tai 10 tunnin lepojaksoa. Työvuorokausi alkaa siitä, kun luotsi aloittaa luotsauksen ja jatkuu tästä 24 tuntia eteenpäin. Luotsin palkka muodostuu peruskuukausipalkasta ja suoriteperusteisista mailirahasta sekä aloitusmaksusta. Luotsin ansiotasossa peruspalkka on 2/3 palkasta ja suoriteperusteiset osat 1/3 palkasta. Kutterinhoitajien työaikajärjestely on luotsien työaikajärjestelyn kaltainen ja kutterinhoitajan ansiotulo koostuu peruspalkasta ja toimirahasta. Toimirahaa maksetaan niiltä päiviltä, jolloin hän on työvuorossa eikä hän saa matkustussäännön mukaista päivärahaa. Keskimääräinen luotsaustoiminnan henkilökulu on Saimaan alueella noin 85 500 € / htv.

Luotsauksen palvelu käynnistyy luotsitilauksesta Finnpilot Pilotage Oy:n luotsitilauspalveluun. Tilauspalvelu välittää tiedon luotsille tilauksesta ja hoitaa tarvittavat kuljetuspalvelutilaukset (taksi, kutterikuljetus tai Finnpilot Pilotage Oy:n luotsikuljetus autolla). Luotsaus käynnistyy, kun luotsi saapuu alukselle, mutta tätä ennen luotsin on pitänyt laatia reittisuunnitelma alukselle. Luotsauslain mukaan luotsaus alkaa silloin, kun alus lähtee laiturista tai ankkuripaikalta, ja satamaan tultaessa luotsaus päättyy silloin, kun alus on ankkuroitu tai kiinnitetty laituriin. Muutoin luotsaus alkaa, kun luotsi on noussut alukseen ja aloittanut luotsauksen ja päättyy, kun luotsi on luovuttanut luotsauksen toiselle luotsille tai päättänyt luotsauksen (Luotsauslaki (940/2003) 9 §).

Luotsauksen aikana luotsi kommunikoi ja vaihtaa tietoja aluksen päällikön ja komentosiltahenkilöstön välillä. Suomen luotsauslaki ottaa kantaa komentosiltayhteistyöhön luotsin kannalta siten, että luotsin tulee luotsauksen alkaessa esittää reittisuunnitelma sekä tarpeelliset tiedot ja ohjeet aluksen turvallisen kulun varmistamiseksi (Luotsauslain (940/2003) muutos (645/2010) 8.1 §). Aluksen päällikkö taas on luotsauslain mukaan velvollinen antamaan luotsille kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle. Luotsatavan aluksen päällikön kannalta Suomen luotsauslaki ottaa kantaa komentosiltayhteistyöhön siten, että aluksen päällikön todetaan olevan vastuussa aluksensa ohjailusta myös silloin, kun hän noudattaa luotsin antamia aluksen ohjailuun liittyviä ohjeita (Luotsauslaki (940/2003) 7 §). Merkittävä osa luotsausta on myös luotsaukset satama-alueella, joka korostuu talviliikenteen aikana. Saimaan luotsaukseen liittyy myös erityispiirre, jossa luotsauspalvelu alkaa olla lähellä henkilöstöpalvelua. Tämä tulee esiin alusten väsyneiden miehistöjen yhteydessä. Näissä tapauksissa luotsin tehtäväksi jää aluksen ohjailu, kun komentosillalla oleva henkilökunta on niin väsynyt, ettei heillä ole voimavaroja huolehtia aluksen ohjailusta. Tai sitten hankalan ohjailutehtävän yhteydessä luotsia pyydetään huolehtimaan aluksen ohjailusta, vaikka ohjaustehtävästä ei ole sovittu etukäteen luotsauksen käynnistyessä.

Luotsin kuormitusaste ei ole mikään jatkuvasti stabiili suure, vaan se vaihtelee voimakkaasti kysynnän mukaan. Työehtosopimuksen mukaan luotsi voi tehdä vuorokaudessa normaalisti 14 tuntia töitä ja poikkeuksellisesti 17 tuntia (työnantajan pyynnöstä ja luotsin suostumuksella). Työvuorokauteen on mahdollista tehdä yhdenjaksoinen joko 7 tunnin tai 10 tunnin lepojakso. Turvallisuustyötä tehtäessä on kuitenkin jatkuvasti arvioitava sitä, mikä on turvallinen työmäärä vuorokautta kohden. Jatkuvat seitsemän vuorokautta peräkkäin 14 tuntia kestävät työpäivät eivät ole turvallisia. Erityisesti pimeässä rasittavuus kasvaa merkittävästi. Mahdollista tuo kuitenkin on ja selvityksen laskelmissa 14 maksimituntimäärä on käytetty kuormitusasteen määrittelyssä.

Laskelman pohjana on käytetty vuoden 2012 keskiarvokuukautta ja sen keskiarvoviikkoa Etelä-Saimaalta (=Lappeenranta + Puumala) ja Pohjois-Saimaalta (=Savonlinna + Vuokala). Keskiarvokuukausi (luotsausten lukumäärän mukaan) on syyskuu. Etelässä keskiarvoviikko on 36 ja pohjoisessa 37.

Etelä-Saimaalla keskiarvoviikon kuormitusaste on 57 % eli vastaa sitä, että jokaisena päivänä tehtäisiin kahdeksan tunnin päivä. Saatu luku tulee luotsaukseen käytetystä työajasta (48,9h/luotsi/viikko) ja arvioidusta 15 %:n matkustamisen aiheuttamasta lisästä. Tuo 15 % tarkoittaa suurin piirtein yhtä tuntia aina 7 tunnin luotsauksen päälle. Koko viikon kuormitus ei kerro koko totuutta, koska viikonloput ovat selvästi hiljaisempia kuin arkipäivät. Esimerkkiviikon arkipäivinä vaihteluväli matka-aikoihin oli 68 % - 92 % ja keskiarvoisen arkipäivän tuntimääräksi muodostui 9,5 tuntia. Jotakin kuvanee se, että viikkokaimpana esimerkkiviikon arkipäivänä on ollut 19 luotsausta ja viikonloppuna hiljaisimpänä päivänä 6 luotsausta. Lisäksi esimerkkiviikko on keskiarvo ja liikennekaudella esiintyy merkittävästi vilkkaampia viikkoja.

Pohjoisessa koko esimerkkiviikon kuormitusaste on 51,9 % eli vastaa 7,3 tunnin työpäivää joka päivälle jaettuna. Matka-aika arviona on ollut 50 % luotsaukseen käytetystä ajasta. Matkustusaika voi tuntua korkealta, mutta etelään verrattuna matkustetaan paljon pidempiä matkoja maitse ja paluukyytejä aluksella osuu kohdalle harvemmin eli useammin täytyy maita pitkin palata myös takaisin tai siirtyä muuhun paikkaan. Esimerkkiviikolla tehtävät ovat jakautuneet pohjoisessa siten, että kuormitusaste vaihtelee päivittäin 16,1 % ja 114 % välillä. Luotsausmäärissä tämä tarkoittaa sitä, että huippupäivänä on ollut 7 luotsausta ja hiljaisimpana ainoastaan 1 luotsaus.

Koko vuoden 2012 tuloksen vertailussa Saimaan luotsauksen kuormitusasteet on esitetty taulukossa 1. Taulukko 2 osoittaa Saimaan luotsauksen suoritteiden henkilötyövuotta kohden ja vertailee Saimaan luotsausta koko Finnpiilot Pilotage Oy:n luotsaustehtävän hoidon htv-suoritteeseen nähden. Merkille pantavaa on, että Saimaan alueen luotsaukset henkilötyövuotta kohden on vain hieman yli puolet Finnpiilot Pilotage Oy:n luotsaustehtävän vertailulukuun nähden. Matalammat tunnusluvut htv-lukua kohden voivat selittyä osittain liikenteen kausiluontoisuudella, mutta suurimmat tekijät ovat varautuminen voimakkaaseen liikenteen vaihteluun sekä laaja luotsattavien väylien verkko pitkine luotsausmatkoineen ja Saimaan kanavan läpikulkuun käytettävä aika. Luotsaukseen vuonna 2012 käytetty työaika luotsia kohden eteläisellä Saimaalla on 853 h/ luotsi, pohjoisella Saimaalla 576 h/ luotsi. Vastaavat vertailukuvut Helsingissä on 740 h/ luotsi ja Kotkassa 757 h/ luotsi.

Taulukko 1

	Luotsausten määrä kpl	Luotsatut mailit	htv	kpl/htv	mailit/htv	Luotsausta viikossa/ hlö	Luotsatut mailit/ Luotsaukset kpl	*Käytettyaika/ luotsaus (tuntia)	Kuormitusaste %
Lappeenranta:	2 708	57 496	23	120	2 550	5	21	8	58 %
Puumala:	414	16 852	4	118	4 815	5	41	7	50 %
Savonlinna:	650	30 245	9	70	3 266	3	47	8	56 %
Vuokala:	295	12 007	5	59	2 401	3	41	7	50 %
Yhteensä:	4 067	116 600	40	101	2 893	4	29	8	54 %

* aluksen keskinopeutena on käytetty Lappeenrannan alueella 3 solmua ja muualla 7 solmua sekä lisätty 2 tuntia matka-aikaa.

Taulukko 2

Luotsien käytön vertailu Saimaa/ koko luotsaustoiminta			
	Saimaa 2012	Finnpilot 2012	osuus
Luotsaukset /htv	101	179	56,4 %
Luotsatut maili / htv	2 893	3 367	85,9 %

Taulukoissa 3 ja 4 on nähtävillä Saimaan luotsaustoiminnan vertailu Finnpiilot Pilotage Oy:n koko luotsaustoimintaan. Taulukossa 3 ja 4 on huomionarvoista Saimaan luotsaus-ten matala osuus koko laitoksen luotsauksiin, mutta vastaavasti luotsausmailit ovat sama- massa suhteessa kuin luotsihenkilöstön suhde koko laitoksen luotsihenkilöstöön nähden.

Taulukko 3

Saimaan vertailu koko luotsaustoimintaan			
	Saimaa 2012	Finnpilot 2012	osuus
Luotsaukset kpl	4 067	27 091	15,0 %
Luotsatut mailit	116 600	509 700	22,9 %

Taulukko 4

Luotsien käytön vertailu Saimaa/ koko luotsaustoiminta			
	htv 2012	osuus	palkkakulut 2012
Luotsit Saimaa	40	21,0 %	17,4 %
Luotsit koko maa	151	79,0 %	
Yhteensä	192	100,0 %	

Luotsipaikat: 35 Juustila, 36 Soskua, 37 Mälkiä, 38 Puumala, 39 Simula, 40 Haapavesi, 41 Taipaleen kanava, 42 Vuokala.



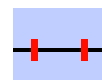
majakka



luotsipaikka

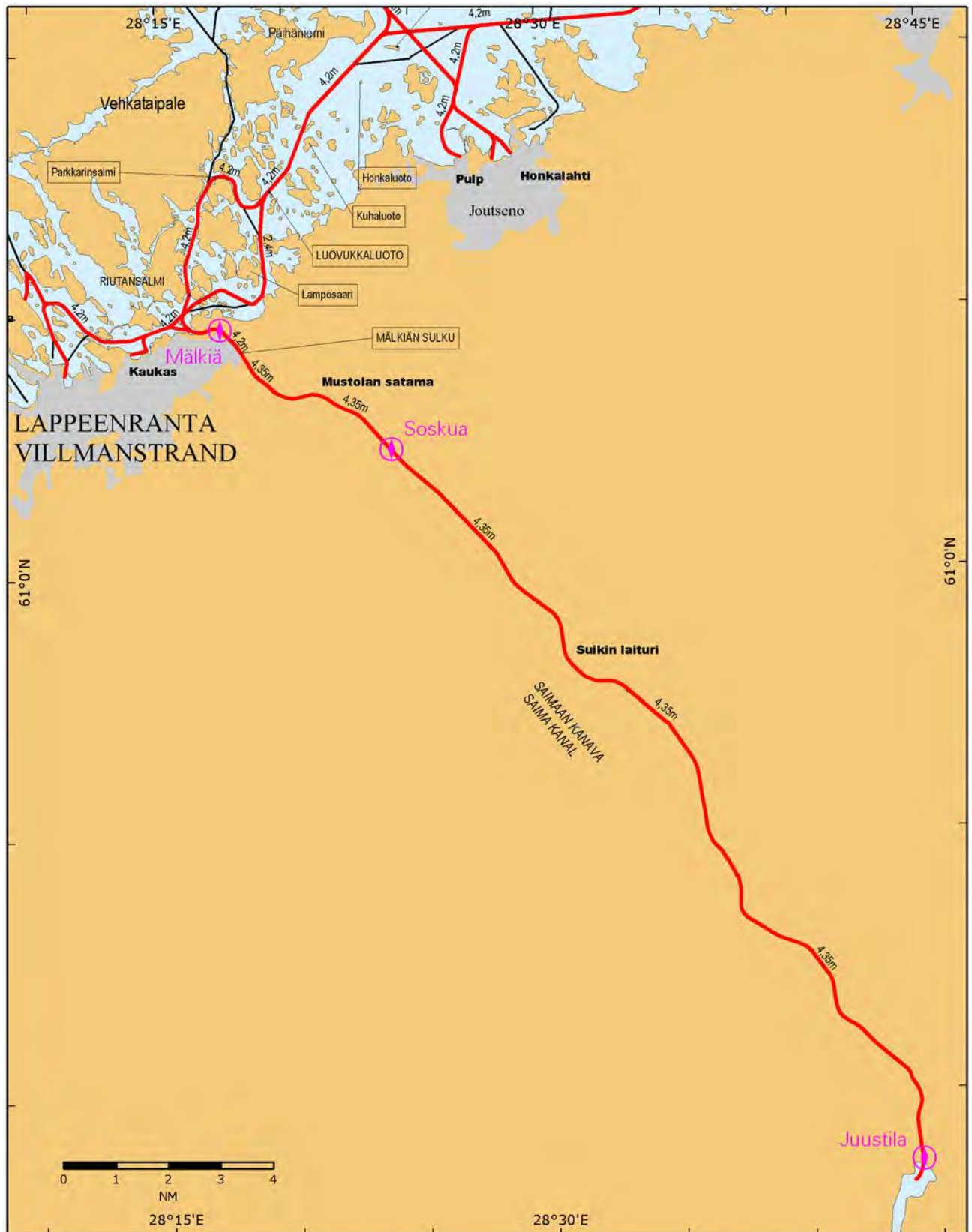


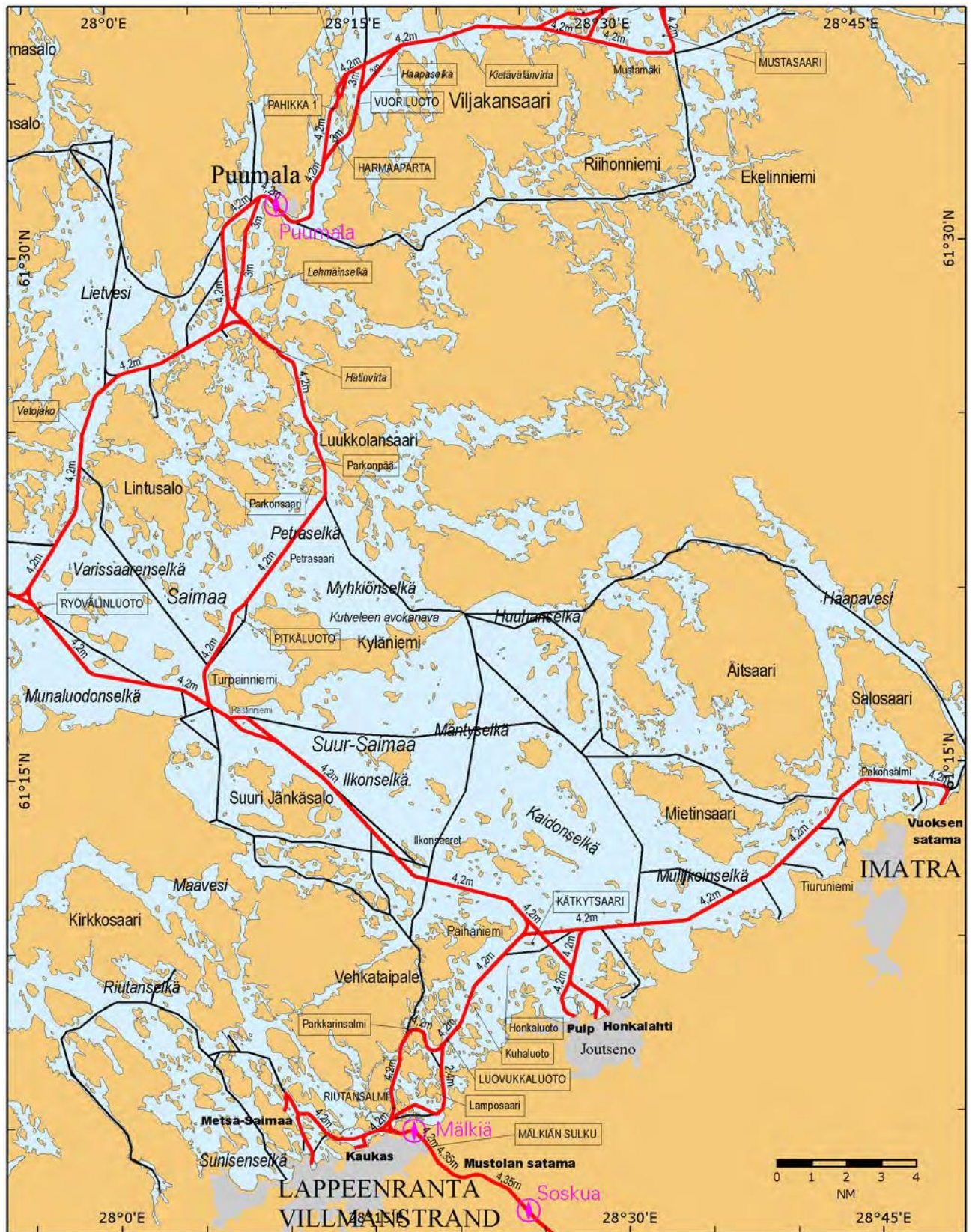
luotsattava

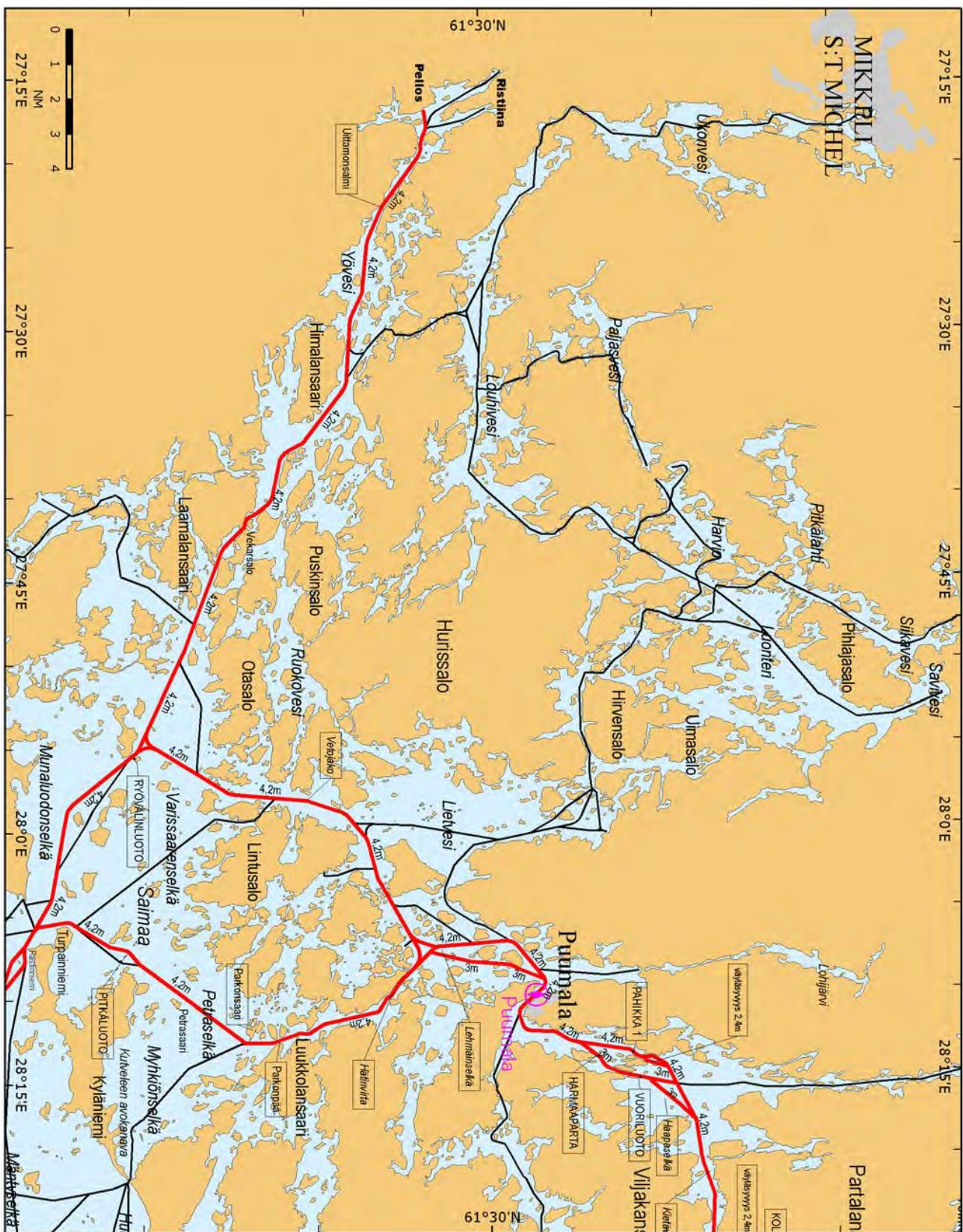
luotsinkäyttö
vapaaehtoista

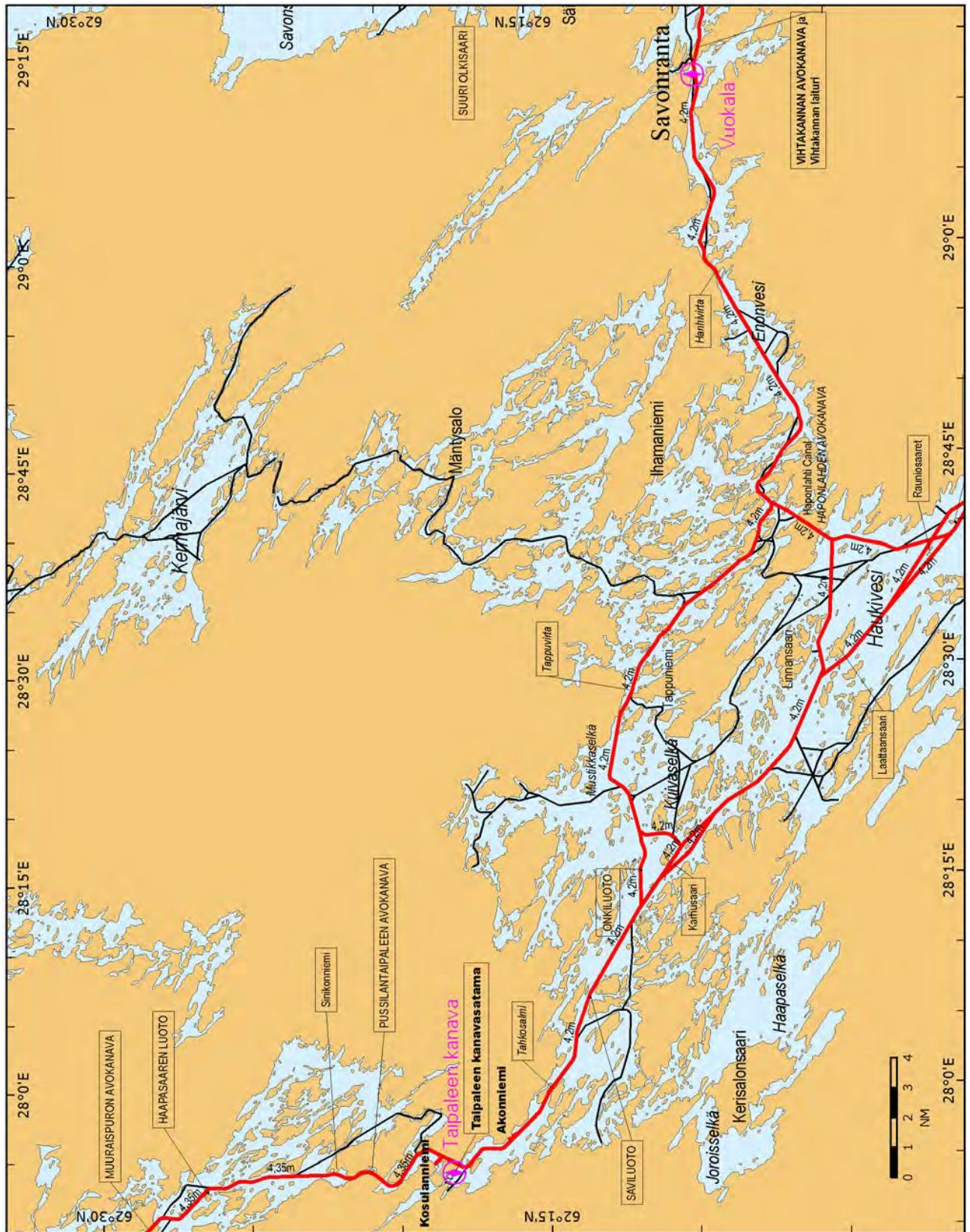
muu väylä

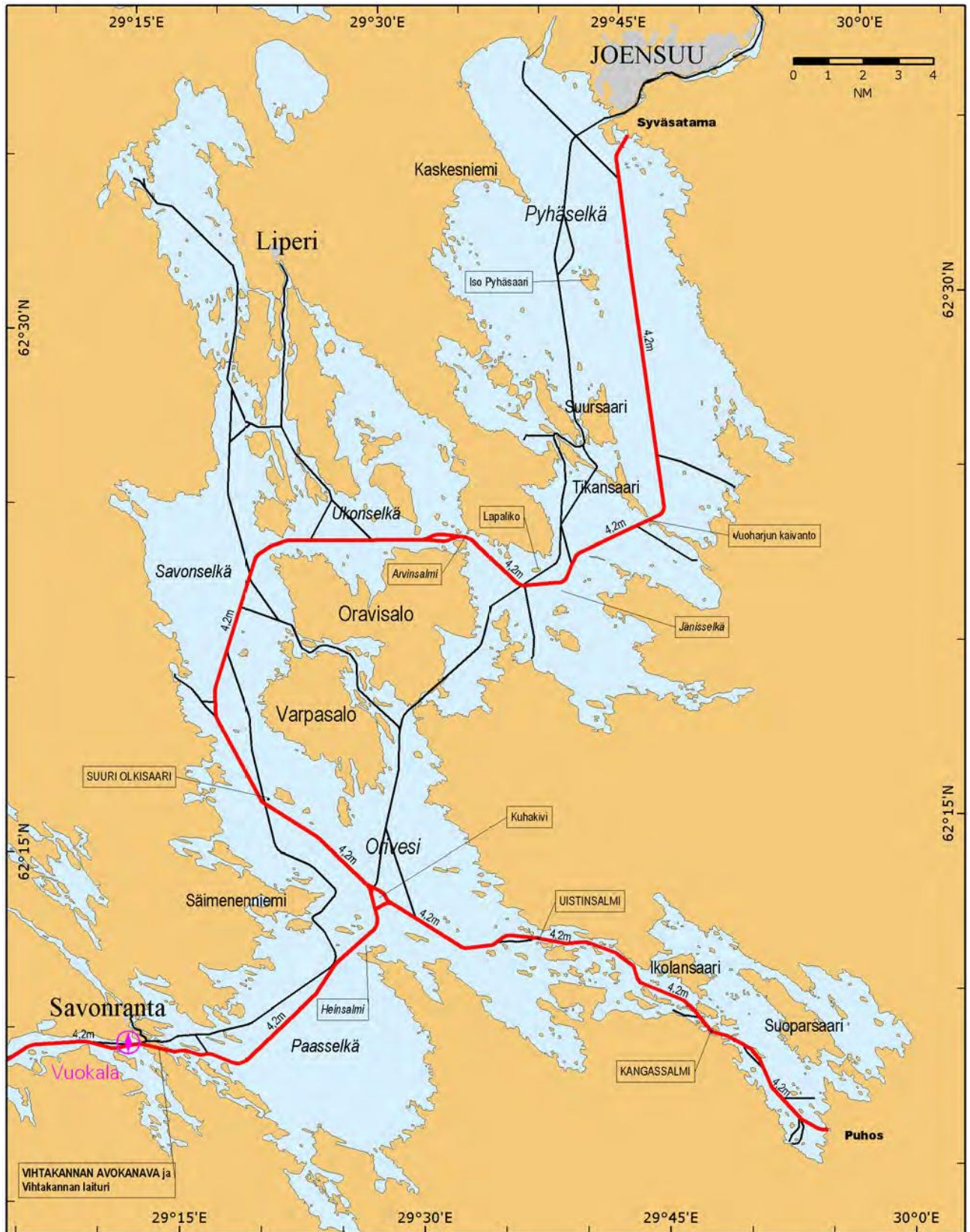
väylä











Luotsien kutterikuljetuksia aluksille tehdään Puumalan, Savonlinnan ja Vuokalan alueella. Kutterinhoitajia on kaikkiaan 12 htv. Luotsikutterinkuljetusten lisäksi kutterinhoitajat kyyditsevät luotseja aluksille ja noutavat luotseja aluksilta maitse autoilla.

3. Liiketaloudellinen tarkastelu

Lain mukaisista luotsauspalveluista luotsausyhtiö perii kiinteään yksikköhintaan perustuvan maksun luotsattavalta alukselta. Maksu määräytyy luotsattavan aluksen nettovetoisuuden ja todellisen luotsatun matkan perusteella.

Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueella peritään alennettuun yksikköhintaan perustuvaa maksua. Yksikkö hinnasta ja alennetusta yksikkö hinnasta ja muiden mahdollisten suoritteiden hinnoista päättää luotsausyhtiön hallitus. Luotsausyhtiön perimien maksujen tulee olla kohtuullisia ottaen huomioon aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto. Alennetusta yksikkö hinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvat tulonmenetykset korvataan osin tai kokonaan valtion talousarviossa tarkoitukseen otetusta määrärahasta liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti.

Finnpilot Pilotage Oy:n tuloslaskelman mukaisesti Saimaan luotsauspalveluiden kustannukset ovat 5,7 milj. euroa. Kustannukset katetaan aluksilta perittävillä maksuilla ja valtion Saimaan luotsauksen hintatuen määrärahalla. Saimaan kanavalla ja Saimaalla aluksilta perittävät luotsausmaksut ovat 26 prosenttia rannikon luotsausmaksuista. Valtio maksaa Saimaan luotsauksesta tukea Finnpiilot Pilotage Oy:lle noin 4 milj. euroa vuodessa. Hintatuen perustelu on Valtiovarainministeriön talousarvioesityksessä 2004 seuraava: " Saimaan luotsausmaksutaso on tarkoitus pitää edelleen noin 74 % alempana kuin yleinen luotsausmaksu, minkä johdosta Luotsausliikelaitokselle on tarkoitus maksaa liiketaloudellisesti kannattamattomaan toimintaan hintatukea".

Luotsauspalvelua tarjotaan kaikilla luotsattavaksi määrätyillä väylillä liikennekauden jokaisena päivänä vuorokauden ympäri. Saimaan pitkät luotsausmatkat, laaja palveluverkosto koko järviolueella ja jatkuva palveluvalmiuden ylläpitäminen sekä liikennemäärien voimakkaat vaihtelut aiheuttavat kustannuksia ja haasteen paremman kustannustehokkuuden saavuttamiselle. Varsinaisen aluksella tapahtuvan luotsauksen kustannustehokkuutta on hyvin vaikea parantaa, eikä tässä toiminnassa ole nähtävillä tehostamistarpeita. Ongelmaksi muodostuu valmiuden ylläpidon ja voimakkaiden liikennevaihtelujen seurauksena syntyvä ns. odotustuntien määrä niin luotsien kuin kutterinhoitajienkin osalta. Lisäksi tätä ongelmaa kustannusten osalta korostaa Saimaan luotsiasemaverkko. Finnpiilot Pilotage Oy:n hallinnon kustannusten osuus Saimaan toiminnalle on 19 %. Finnpiilot Pilotage Oy:n liikevaihdosta Saimaan toiminnan osuus, tuki mukaan lukien, on 14 % koko Finnpiilot Pilotage Oy:n toiminnasta. Huomion arvoista on, että luotsaustoiminnan kustannukset ovat kasvaneet maltillisesti viimeiset 3 vuotta, vaikkakin yhtiön sisäinen laskutus Saimaan osalta on muuttunut merkittävästi etenkin hallinnon osalta. Hallinnon laskutuksen osuus on kasvanut edellisvuodesta, johtuen kirjaustavan tarkentumisesta ja henkilökulujen kasvusta. Kustannusten pitäminen nykytasolla ja mahdollisten säästöjen aikaansaaminen vaatii työajan käytön ja tukipalveluiden tehostamista. Kuten luotsikuljetusten järjestämisestä niin, että kustannus muodostuu saadusta palvelusta ja kuljetuspalveluiden ylläpidon kustannukset pienenevät luotsaustapahtumaa kohden. Tämä vaatii uudenlaista ajattelua luotsipalveluiden tilaajilta ja uudenlaista avoimempaa palvelukonseptia. Uuden palvelukonseptin tavoitteena tulee olla resurssien parempi kohdentaminen luotsaustyöhön ja liikenteen ennustettavuuden parantaminen työjaksojen aikana. Tarjottava palvelutaso ja saatavilla olevan palvelun määrä kuukautta / viikkoa/ vuorokautta kohden tulee määrittää. Edellä mainittu määrittely ja tilauskanta tulee saada selkeämmin

myös alusliikenteen tietoon. Tilauskannan reaaliaikainen seuranta ja riittävän ajoissa tehdyt tilaukset edesauttavat resurssi- ja työsuunnittelua luotsauksessa, mutta hyödyn-
tävät myös alusten matkasuunnittelua ja satamien työsuunnittelua. Palvelukonseptin uu-
distaminen lisää hallinnollista työtä palvelutason määrittelyn osalta. Uudessa mallissa
palvelutason määrittelyä on tehtävä aika-ajoin kerran vuodessa tai vähintään joka toinen
vuosi. Palvelutasomäärittelyssä viranomaisilla on merkittävä rooli jo pelkästään hallinnol-
lisena viranomaisena sekä omistajaohjauksen näkökulmasta. Saimaan luotsauksen hinta-
tuen kautta LVM:n pitää määrittää tarkemmin millaista palvelutasoa se haluaa tukea.
Tällä hetkellä palvelua on saatavilla aluksille lähes rajoituksitta ja tämä nostaa jatkuvasti
luotsauspalveluiden kustannuksia ja resurssien optimointi on lähes mahdotonta.

3.1 Saimaan luotsauspalveluiden tulot ja kustannukset

Saimaan luotsauspalveluiden kustannukset ovat 5,7 milj. euroa. Kustannukset katetaan
aluksilta perittävillä maksuilla ja valtion Saimaan luotsauksen hintatuen määrärahalla.
Valtio maksaa Saimaan luotsauksesta tukea Finnpilot Pilotage Oy:lle noin 4 milj. euroa
vuodessa. Taulukko 5 on Finnpilot Pilotage Oy:n vuosien 2009-2012 tuloslaskelmien ver-
tailu. Vertailusta on nähtävillä liikevaihdon tasainen kasvu. Merkittävintä on huomioida
kulujen osalta henkilökulujen nousun lisäksi liiketoiminnan muiden kulujen nousu ja ma-
teriaalit ja palvelut kulujen pieneneminen, joka on seurausta siitä, että Liikelaitosaikana
2009-2010 luotsauksen liittyvät matkakulut kirjattiin tuloslaskelmassa kohtaa Materiaalit
ja palvelut. Tilintarkastajien ohjeiden mukaisesti vuonna 2011 nämä siirrettiin liiketoi-
minnan muihin kuluihin. Taulukossa 5.1 on tehty vastaava oikaisu ja taulukosta nähdään
kulujen muutos vuosittain joka on vuoden 2009 ja 2012 välillä noin 3,5 %. Huomionar-
voista on myös, että vuoden 2009 luotsaukset vähenivät 60 % vuodesta 2008 ja valmi-
utta ei voitu purkaa samassa suhteessa. Vuoden 2012 aikana Saimaan henkilöstöä on
käytetty rannikon tehtäviin 103 000 € edestä ja nämä kustannukset on kirjattu rannikon
luotsauskustannuksiin.

Taulukko 5 (salassa pidettävä, liite)

Taulukko 5.1 (salassa pidettävä, liite)

Taulukko 6 osoittaa liikenteen painopisteen olevan eteläisellä Saimaalla, josta Lappeen-
rannan luotsiasema kerää luotsaustuotoista 55 % ja muiden asemien osuus on 9-23 %.
Huomionarvoista on, että Saimaan hintatuen määrä kasvaa luotsausta kohden 3,6 ker-
taiseksi Lappeenrannan luotsiaseman alueeseen verrattuna mentäessä pohjoiselle Sai-
maalle Vuokalan luotsiaseman alueelle. Taulukko 7 osoittaa Saimaan luotsaustoiminnan
tehtäväkohtaiset kustannusosuudet, joista luotsaus on suurin noin 21,5 % kustannuserä
ja seuraavana hallinto 18,9 % ja luotsivälitys 16,6 %.

Taulukko 6

Tunnusluvut Saimaan luotsaus	2009	2010	2011	2012
Luotsaustuotot	791 674	1 169 232	1 291 990	1 672 209
muutos-%		47,7 %	10,5 %	29,4 %
osuus-%	15,7 %	22,3 %	23,8 %	29,4 %
3700 - Lappeenranta	352 438	584 019	612 057	915 983
3703 - Puumala	120 202	160 098	185 255	218 079
3720 - Savonlinna	224 598	293 369	346 544	384 366
3727 - Vuokala	94 436	131 746	148 136	153 782
Saimaan hintatuki	4 255 382	4 063 991	4 125 731	4 008 373
muutos-%		-4,5 %	1,5 %	-2,8 %
osuus-%	84,3 %	77,7 %	76,2 %	70,6 %
3700 - Lappeenranta	1 812 424	1 682 898	1 835 547	1 657 572
3703 - Puumala	754 575	645 809	583 990	604 088
3720 - Savonlinna	1 080 616	1 066 244	1 028 170	1 091 630
3727 - Vuokala	607 767	669 039	678 024	655 082
Luotsaustuotot/ luotsaus kpl	336	326	330	411
muutos-%		-2,8 %	0,9 %	24,8 %
3700 - Lappeenranta	265	261	257	338
3703 - Puumala	410	414	421	527
3720 - Savonlinna	437	456	460	591
3727 - Vuokala	429	421	429	521
Saimaa tuki/ luotsaus kpl	1 805	1 135	1 052	986
muutos-%		-37,2 %	-7,3 %	-6,3 %
3700 - Lappeenranta	1 363	752	771	612
3703 - Puumala	2 575	1 669	1 327	1 459
3720 - Savonlinna	2 102	1 656	1 364	1 679
3727 - Vuokala	2 763	2 138	1 965	2 221

Taulukko 7 (salassa pidettävä, liite)

Taulukossa 8 on purettu Saimaan alueen luotsaustoiminnan kustannukset eri tehtäville ja vertailtu kustannuskehitystä viimeisen 3 vuoden ajalta. Selvityksessä on aikaisemmin jo todettu, että kustannuskehitys on ollut maltillista varsinaisen luotsaustoiminnan osalta. Hallinnon sisäisen laskutuksen kustannuskehitys on tästä poikkeava, varsinkin vuoden 2012 kehitys on merkillepantavaa. Kustannusten kasvu on ollut 237 111€ vuodessa. Tätä kasvua selittää henkilökulujen kasvu ja kirjaustavan muutos Luotsaustoiminnan ja hallinnon tehtävien välillä. Tämä on seurausta siitä, että yhtiön hallinto on vastannut koko tietohallinnosta ja järjestelmäkehityksestä ja nämä kulut on vyörytetty sääntöjen mukaisesti luotsausalueille. Kustannusten oikea vyöryttäminen eri luotsausalueille on merkittävää siksi, että Finnpilot Pilotage Oy saa valtiolta hintatukea, jolla kompensoidaan alikatteellisen Saimaan luotsaustoiminnan aiheuttamia kuluja. Hallintokulujen osuuden kasvusta huolimatta tärkeintä on kuitenkin se, että liiketoiminnan kulut ovat kasvaneet vuodesta 2011 vain 6 % ja vertailtaessa vuotta 2010 vuoteen 2012 kasvua on 2,5 %.

Taulukko 8 (salassa pidettävä, liite)

Kulurakenteessa suurin kustannus on palkkakulut, jotka ovat 79 % kuluista. Saimaan alueen palkkakuluista on luotsauksen palkkoja 73 %, kutterinhoitajien 15 %, hallinnon 8 % ja luotsivälityksen 4 %. Huomionarvoista taulukossa 9 on, että hallinnon palkoista Saimaan toiminnalle jyvitetään 19 % osuus, kuitenkin Saimaan luotsaustoiminnan osuus koko Finnpilot Pilotage Oy:n liikevaihdosta on 14 %, toimintakuluista 16 % ja Saimaan henkilöstön osuus 18 % Finnpilot Pilotage Oy:n henkilöstöstä. Luotsivälityksen kustannusosuus 17 % on hieman korkeampi kuin Saimaan luotsausten osuus 15 % Finnpilot Pilotage Oy:n luotsauksista. Näillä tarkemmilla laskentatavoilla voidaan saavuttaa 30 000-100 000 € vuotuinen kustannusten oikaisu Saimaan osalta.

Saimaan tehtäväkohtaiset osuudet koko luotsaustoiminnan tehtäväkohtaisista palkoista
Taulukko 9

Saimaan/ koko luotsaustoim. teht.kohtaiset henkilöstökulut 2012	Palkat osuus	htv	osuus
Luotsit	22 %	40	27 %
Kutterinhoitajat	9 %	12	9 %
Hallinto	19 %		
Luotsinvälitys	17 %		
Yhteensä	18 %	53	18 %

Kiinteistökuluista merkittävin kuluerä on vuokratulot, jotka ovat 68 % kiinteistökuluista vuonna 2012. Finnpiilot Pilotage Oy on hankkinut vuoden 2012 lopulla omistukseensa Lappeenrannan luotsiaseman Mälkiällä. Mälkiän hankinta pienentää kiinteistöjen vuokratulujen osuutta, mutta kiinteistökuluihin ei ole odotettavissa merkittävää säästöä. Kiinteistökulut ovat 3 % Saimaan luotsaustoiminnan kuluista. Kustannusosuutta voidaan pitää kohtuullisena.

Taulukko 10

Kiinteistökulut Saimaan luotsaus	TOT 2010	TOT 2011	TOT 2012
Lappeenranta	-46 116	-43 844	-51 070
Puumala	-32 313	-30 428	-31 935
Savonlinna	-60 905	-55 381	-66 894
Vuokala	-30 066	-23 558	-23 079
YHTEENSÄ	-169 401	-153 211	-172 978

Saimaan alueen luotsausta kohden syntyvä keskimääräinen kustannus on vuoden 2012 kustannustasolla 1 395 €/ luotsaus. Eri luotsausasemien toiminnalla on varsin erilaiset vaikutukset kertyviin kustannuksiin ja eri luotsiasemien tuotto luotsausta kohden on myös hyvin vaihteleva. Luotsauksen hintatuen osuus asemien välillä jakautuu lähestulkoon asemien henkilötövuosisuhteiden mukaisesti. Taulukosta 11 on nähtävillä, että Lappeenrannan alueen vaikutus kustannuksiin on suurin ja sen toimialue on pääsääntöisesti Saimaan kanava. Saimaan kanavan luotsaustarve syntyy etupäässä kanavalaitteiden ja rakenteiden vaurioitumisriskin pienentämisestä ja tätä kautta liikennöitävyyden varmistamisesta sekä talviliikenteen hoidosta.

Taulukko 11

Vaikutus luotsauskustannuksiin	Luotsaukset KPL	Tuotto+ tuki/ luotsaus €	Vaikutus €/ vuosi
Lappeenranta	2 708	950	2 573 555
Puumala	414	1986	822 166
Savonlinna	650	2271	1 475 995
Vuokala	295	2742	808 864

3.2 Saimaan luotsien henkilöstön ikärakenne

Saimaan luotsien keski-ikä on 53,3 vuotta. Saimaan 43 luotsista eläkeiän saavuttaa ennen 2014 liikennekauden alkua 7 henkilöä. Pohjoisen Saimaan alueelta 5 henkilöä ja eteläiseltä Saimaalta 2 henkilöä. Seuraavien 5 vuoden aikana eläkkeelle on mahdollista siirtyä 1/4 osalla Saimaan luotseista.

4. Luotsauspalveluiden kustannusvaikutus liikennöintiedellytyksiin ja alusliikenteen liiketaloudelliseen kannattavuuteen

Alusliikenteen matkaan liittyvistä kuluista suurin kustannuserä on miehistökulut ja tämän jälkeen polttoainekulut. Saimaan liikenteessä eri maksujen osalta järjestys on Saimaan luotsausmaksu, Venäjän luotsaus- ja merikanavamaksut, satamamaksut ja Saimaan kanavan lupamaksu. Miehistökulut ovat noin 2000 €/ vuorokaudessa ja polttoainekulut Itämeren satamasta Joensuuhun ja takaisin Itämeren satamaan noin 19 000 €. Kaiken kaikkiaan kuluja Itämeren satama – Joensuu- Itämeren satama kertyy 2409 GT alukselta jolla on jääluokka II A seuraavasti: Miehistökuluja 12 000 €, polttoainekuluja 19 000 €, Saimaan luotsausmaksut 6600 €, maksut Venäjän puolella 2200 (sisältää jäänmurron), satamamaksut 1 500 € ja kanavan lupamaksu 724 €. Yhteensä kuluja kertyy 42 024 €, joista viranomaisluonteisia maksuja on 23 %. Viranomaisluonteisista maksuista Saimaan luotsausmaksua on 69 %. Olettaessa huomioon Saimaan luotsauksen hintatuki, Saimaan luotsauskustannus nousee korkeimmaksi kustannuseräksi lähelle 25 000 €. Edellä mainitulla 25 000 € Saimaan luotsauksen kustannuksella laskettaessa Saimaan luotsauksen kustannusosuus on 41 % koko matkan kustannuksista.

Pohjanmerenalueelta vastaavat kustannukset ovat seuraavat:

Miehistökulut 21 000 €, polttoainekulut 32 500€ ja muuten maksut samat, kuin aikaisemmin on kerrottu, Saimaan luotsausmaksut 6600 €, maksut Venäjän puolella 2200 (sisältää jäänmurron), satamamaksut 1 500 € ja kanavan lupamaksu 724 €. Yhteensä kuluja alukselle kertyy

64 524 €, joista viranomaisluonteisia maksuja on 15 %. Edellä mainitulla 25 000 € Saimaan luotsauksen kustannuksella laskettaessa Saimaan luotsauksen kustannusosuus on 30 % koko matkan kustannuksista.

Saimaan luotsauspalveluiden kustannusvaikutus liikennöintiedellytyksiin on hyvin selkeä. Tämä tulee esille tarkasteltaessa luotsauskustannuksia ottaen huomioon Saimaan hintatuki. Kun luotsauksen kustannus Itämereltä - Joensuuhun ja takaisin on jo 81 % koko matkan miehistö- ja polttoainekulujen summasta, kertoo se, ettei Saimaan alusliikenteellä ole liiketaloudellisia edellytyksiä ilman nykyisenkaltaista Saimaan luotsauksen hintatukea, jos Saimaan väylästä on luotsinkäyttöpakko.

Aikaisempien selvitysten (Iikkanen 2010) mukaan teollisuuden kuljetusetu Saimaan kanavan kuljetuksille on 0-5 €/ kuljetettua tonnia kohden viennin osalta ja tuonnin osalta 5-15 €/ kuljetettua tonnia kohden. Tämä on ollut myös se marginaali, jolla alusliikenne on voinut kilpailla muiden kuljetusmuotojen kanssa. Vuoden 2012 alusta voimaan tulleet ja Saimaalla vaikutuksiltaan noin 20-30 % luotsausmaksujen korotukset ovat syöneet tästä kuljetusedusta noin 11-23 %.

5. Säädösten ja määräysten vaikutus

EU-lainsäädäntö ja kansainväliset sopimukset eivät säätele kovinkaan voimakkaasti Suomen sisävesillä tapahtuvaa luotsausta ja näin ollen Suomella on melko vapaat kädet sisävesiluotsauksen lainsäädännön suhteen. Luotsauslain 21.11.2003/940 tarkoituksena on alusliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen. Valtioneuvoston asetus 10.3.2011/246 määrittää luotsauslaissa tarkoitetut tarkemmat säännökset luotsauksen järjestämisestä alusliikenteen turvallisuuden edistämiseksi sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäisemiseksi. Liikenteen turvallisuusviraston Trafin määräys 15.06.2011 TRAFI/6793/ 03.04.01.00/ 2011 Luotsattavat väylät ja luotsipaikat, määräyksillä Liikenteen turvallisuusvirasto antaa luotsauslain (940/2003) 21 §:n 3 momentissa tarkoitetut tarkemmat määräykset luotsattavista väylistä ja luotsipaikoista.

Lainsäädännön vaikutukset luotsaustoiminnan kustannuksiin luotsin pätevyyttä ja luotsikirjamääräyksiä lukuun ottamatta tulee luotsipaikkamääräyksistä. Lisäksi merkittävin vaikuttaja on Finnpiilot Pilotage Oy:n palveluehdot. Luotsauksesta aluksille aiheutuviin kuluihin edellä mainitun lisäksi vaikuttaa VTS- toiminnasta annetut vaatimukset ja määräykset, jotka tällä hetkellä estävät linjaluotsikirjan saannin englanninkielellä Saimaalle.

Merkillepantavaa on, ettei luotsauspalvelun saatavuudesta ole laissa tai määräyksissä annettu minkäänlaisia määräyksiä, kuten esim. miten palvelua on oltava saatavilla vuorokauden aikana ja vuodenaikoina tai Saimaan kanavalla kanavan liikennekauden aikana.

Luotsipaikkamääräykset sitovat toiminnan kehittämistä ja eivät edesauta luotsien työajan tehokasta käyttöä. Kiinteät luotsinvaihtopaikat sitovat niin palveluntilaajaa kuin tuottajaakin. Saimaan tilanteessa tulisi siirtyä joustavampaan käytäntöön, jossa alus tilaa luotsauksen koko luotsausmatkalle, jonka se tekee yhtäjaksoisesti. Finnpiilot Pilotage Oy järjestelisi luotsauksen tehokkaimmalla tavalla tälle välille. Tämä toisi luotsinvaihtoihin joustoa ja lisäisi mahdollisuuksia luotsien työajan käytön tehostamiseen ja rasituksen tasaaaminen olisi helpompaa. Tällä järjestelyllä luotsinvaihtoja voitaisiin kehittää niin, että vaihdot tapahtuvat mahdollisuuksien mukaan laitureissa ja kutterilla tapahtuvien vaihtojen tarve pienenesi. Tämä muutos vaatisi Trafin määräyksen 6793/ 2011 muuttamista ja samalla Finnpiilot Pilotage Oy:n luotsimaksujen muuttamista niin, että luotsinvaihdosta ei aiheudu lisäkustannuksia ja eri yhteysväleille määritettäisiin uudet maksut.

VTS- palveluita ja tätä kautta linjaluotsikirjan saantia englanninkielellä säätelee IALA suositus. IALA:n suositus alusliikenteenohjauksen eri palvelutasoista on vahvistettu Kansainvälisen merenkulkuorganisaation IMO:n Resoluutiossa A.857(20) GUIDELINES FOR VESSEL TRAFFIC SERVICES, joka on adoptoitu 27 marraskuuta 1997. Kyseinen resoluutio on SOLAS-määräysten kautta Suomessa ratifioitu lainsäädäntöön. Resoluutio A 857(20) määrittelee VTS- toiminnan eri palvelutasot, jotka ovat tiedonanto-, liikenteenjärjestely- ja navigointiapupalvelua. Suomessa tarjotaan kaikkia palvelutasoja kaikilla merialueilla. Sellaisilla luotsauslain 5 §:ssä tarkoitetuilla väylillä, jotka sijaitsevat alusliikennepalvelulain (623/2005) 5 §:ssä tarkoitettuja tiedotuksia, 6 §:ssä tarkoitettua navigointiapua sekä 7 §:ssä tarkoitettua alusliikenteen järjestelypalvelua tarjoavan VTS-keskuksen alueella, linjaluotsinkirjan voi saada myös sillä edellytyksellä, että hakija täyttää 2 momentin 1 kohdan vaatimuksen ja on suorittanut 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetun tutkinnon ja 3 kohdassa tarkoitetun koeluotsauksen englanninkielellä; (3.12.2010/1050) sekä hallitsee tarvittavassa laajuudessa englanninkielen ja tuntee väyläalueen navigoinnissa, alusliikennepalvelussa ja jäänmurtopalvelussa käytettävän paikannimistön suomeksi tai ruotsiksi. Linjaluotsinkirja myönnetään määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uudistaa. Linjaluotsinkirjan uudistamisen edellytyksenä on, että kirjan haltija osoittaa säilyttäneensä väylätuntemuksensa.

IALA:n V-127 suositus määrittelee tekniset vaatimukset alusliikenneohjaukselle niin, että tiedonantoja, liikenteenjärjestelyjä ja navigointiapupalvelua voidaan tarjota aluksille. V-127 määrittelee myös sen, että vaatimusten mukaista navigointiapupalvelua tarjoavalla VTS- alueella tulisi olla tutkapeitto.

Saimaan kanavan vuokrasopimus toteaa seuraavaa: 7 artikla Luotsaus ja jäänmurto 1. kohta: "Suomen osapuoli vastaa luotsauksesta, alusliikenteen ohjauksesta, jäänmurrosta ja alusten avustamisesta jääolosuhteissa Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla". Lisäksi 15 artikla Vuokra-alueella sovellettava lainsäädäntö 3. kohta: " Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla alusliikenteeseen sovelletaan Suomen tasavallan vesiliikennettä koskevaa lainsäädäntöä". 4. kohdassa: "Viranomaisen ja tuomioistuimen toimivalta 2 ja 3 kappaleessa tarkoitetuissa asioissa määräytyy Suomen voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti". Edellä mainittuun viitaten Suomen osapuolella on oikeus määrittää luotsaustarve Saimaan kanavan osalta.

6. Saimaan Toimijoiden ja viranomaisten näkemyksiä Saimaan kanavan ja saimaan luotsauksesta

Saimaan alusliikenteen edustajat ovat haastatteluissa nostaneet esille palvelun saata-
vuuden varmistamisen. Luotsihenkilöstöä pidetään erittäin ammattitaitoisena ja työhönsä
sitoutuneena. Huolena on luotsauskustannusten kasvu ja luotsauksen valtion tuen loppu-
minen. Alusliikenteen edustajat toivat esille, että ilman nykyistä tukea alusliikenne ei ole
kannattavaa Saimaan alueella. Saimaan kanavan ja eteläisen Saimaan luotsausta pidet-
tiin monessa tapauksessa turhana, mutta Imatralta Savonlinnaan, ohi Kyrönsalmen, luot-
sausta pidettiin tarpeellisenä. Vastaavasti Savonlinnasta - Varkauteen ja Joensuuhun
luotsausta ei pidetty tarpeellisenä kaikissa tilanteissa. Kuitenkin Saimaalle tulevien uusien
päälliköiden tapauksessa luotsauspalvelua olisi oltava saatavilla. Englanninkielellä saata-
van linjaluotsikirjan mahdollisuutta pidettiin erittäin tärkeänä ja samalla parhaana tapana
vaikuttaa alusten luotsauskustannuksiin. Aluksen toimintaan kohdistuvissa kustannuksis-
sa luotsaus on noin 6,3 - 14,7 % Itämeren alueella, kun mukana ei ole väylämaksuja.
Pohjanmeren alueelle suuntautuvien matkojen kustannusvaikutus on noin 3,7 - 9,6 %.
Kustannuksissa on huomioitu polttoaine- ja miehistökulut 2000 €/ vrk, satamamaksut se-
kä Suomen ja Venäjän viranomaismaksut.

Matkustajaliikenne ei Saimaan kanavaa lukuun ottamatta ole käyttänyt luotsia. Kana-
vamattojen osalta palvelu on ollut hyvää vaikkakin luotsinkäyttöä pidetään kustannuksil-
taan kalliina. Linjaluotsin kirjan tai luotsivapauden saantia pidettiin hankalan. Varsinkin
aikaisemmin luotsin tehtävissä toimineen henkilöstön osaamisen hyödyntämistä suju-
vammin kausiluontoisessa matkustajaliikenteessä pidettiin toivottavana.

Trafin kanssa käydyt keskustelut vahvistivat näkemyksiä siitä, että Saimaan turvallisuus-
taso on nykyisin kohtuullinen ja riittää tulevaisuudessakin. Saimaan kaltainen sisävesillä
luotsaus on poikkeuksellista EU-alueella. EU-lainsäädännön vaikutus on pieni sisävesiluot-
sauksen kotimaan lainsäädäntöön. Lainsäädännön kannalta outoja ratkaisuja on, että lai-
van luotsinkäyttövelvollisuus on sidottu laivan määräsatamaan Suomeen tai ulkomaille.
Lisäksi on outoa, että Finnpiilot Pilotage Oy:n luotsin henkilökohtainen työssä hankittu
ammattitaito on sidottu luotsauspalveluita tarjoavaan työnantajaan. Tärkeänä pidettiin
Saimaa VTS-toiminnan kehittämistä niin, että on mahdollista saada alus- ja väyläkohtai-
nen linjaluotsikirja englanninkielellä. Edellä mainitun lisäksi kehittämistoimet tulisi kohdis-
taa palvelutasomäärittelyyn ja turhan valmiuden purkamiseen resurssien suhteen. Vas-
tuuta palvelun optimoinnista voisi asettaa myös teollisuuden lastauspaikkojen omistajille
ja satamille. Kysymyksen palvelusta voi kiteyttää "mitä halutaan ja milloin".

Liikennevirasto väylänpitäjänä on tuonut esille luotsauksen hyötynä kanavan käytön
osalta, että keskustelu laivan ja sulkumestarin välillä voidaan käydä suomeksi. Kuitenkin
sulkumestarit kommunikoivat jo nyt venäläisen luotsin kanssa englanniksi Brusnitshnojen
sululla. Tällä hetkellä luotsit sopivat keskenään laivojen kohtaamispaikat sulkujen välisellä
alueella. Ilman luotsia kulkevien alusten osalta sulkumestarin tulisi hoitaa kohtaamispaik-
kojen määrääminen. Talviliikenne on yhteistyötä, jonka onnistumisessa tarvitaan koke-
musta sekä sulkumestarilta että laivalta.

Luotsausvapaus Saimaan kanavalla tarkoittaisi todennäköisesti kanavarakenteiden vauri-
oiden lisääntymistä ja sitä kautta liikennekatkojen lisääntymistä. Lisäksi väylänpitäjän
täytyisi investoida sulkujen välisen alueen valvontaan ja tallentaviin kameralaitteisiin sekä
lisäresursseja liikenteen seuraamiseen ja ohjaamiseen. Talviliikenteessä olisi todennäköi-
sesti odotettavissa ajoittain ongelmia kanavatoiminnalle ja aluksille ilman luotsia.

Saimaan järvialueen väylästä erityispiirteisiin kuuluu virtaiset salmet (Kyrönsalmi, Pa-
hikka, Haponlahti, Konnus...), joiden navigoitavuutta ei väylätekniisin keinoin pystytä pa-
rantamaan. Näiden kohtien turvalliseen navigointiin tarvitaan kokemusta.

Lisäksi luotsit ovat Saimaan järviolueella ilmoittaneet turvalaitteiden vikailmoitukset Saimaa VTS:ään, josta ne kirjataan väylänhoidon järjestelmiin. Väylänpito saa luotseilta ehdotuksia väyläturvallisuutta parantavista toimenpiteistä väylällä. Väylänpitäjä saa luotseilta tietoa väylällä tehtävien toimenpiteiden vaikutuksesta navigointiin (silta-asiat ym.).

Jos sisävesiväylille tulisi luotsausvapaus, tulisi väylänpitäjän vastaavasti lisätä resursseja väyläturvallisuuden kehittämiseen ja seurantaan. Väylänpitäjän tulisi lisätä väylien merkintää, lisätä turvalaitteiden kaukovalvontaa ja parantaa entisestään väylien navigoitavuutta. Väylänpitäjän näkökulmasta täysi luotsausvapaus lisäisi onnettomuusriskiä Saimaan syväväylillä merkittävästi etenkin syväväylän kriittisimmissä paikoissa.

Saimaan kanavalla ja Saimaan syväväyläverkolla on väylänpitäjän näkökulmasta välttämätöntä, että rahtialuksilla on kokemusta näissä olosuhteissa liikkumisessa.

Englanninkielen hyväksyminen Saimaan liikenteessä linjaluotsikirjan saamiseksi on väylänpidon näkökulmasta mahdollista. Englanninkielen osaamisvaatimukset tulee lisätä mm. sulkumestareille, sillan avaajille ja lossinkuljettajille. Englanninkielen hyväksyminen lisäisi todennäköisesti palveluiden hankkimisen kustannuksia.

Liikenneviraston Meriliikenteenohjaus on selvitysmiehen pyynnöstä laatinut muistion Saimaa VTS- toiminnan kehittämisen mahdollisuuksista Saimaan alueella niin, että englanninkielen hyväksyminen linjaluotsauskielenä olisi mahdollista toteuttaa. Lisäksi, miten esitetty linjaluotsikirjan saanti toteuttaisi Liikenneviraston näkemystä alusliikenteen kulkuun vaikuttavien turvallisuuspalveluiden kehittämisestä VTS- palveluiden osalta.

Englanninkielellä saatavaan linjaluotsikirjaan liittyy Saimaalla neljä vaikuttajaa; lainsäädännön vaatimukset, alusliikenneohjaajien pätevyys ja osaaminen, VTS- keskuksen koko ja paikalliset haasteet sekä tekniset ratkaisut.

Vaatimusten mukaisen VTS- alueen alusliikenneohjaajana toimiminen edellyttää vähintään vahtiperämiehen koulutusta ja Liikenteen turvallisuusviraston myöntämää vahtiperämiehen kirjaa sekä muita alusliikennepalvelulaissa määriteltäviä kohtia. Alusliikennepalvelulaki sekä luotsauslaki määrittelevät, omilta osiltaan, eri palveluiden sisältöä ja vaatimuksia lisää.

Muutos toisi tarpeen nostaa Saimaa VTS:n palvelutasoa tiedonantoja palvelutasosta, jotta tällä hetkellä luotsattavien alusten olisi mahdollista suorittaa myös linjaluotsikirja englanninkielellä. VTS-kieleksi olisi tällöin järkevämpää määritellä englanti. Tämä onnistuisi varmaan ilman suurempia ongelmia. Tähän suuntaan ollaan menossa merialueilla. Liikenneviraston meriliikenteenohjaus on yhdessä ACC-Global nimisen yrityksen kanssa rakentanut muutaman vuoden aikana räätälöidyn koulutuspaketin alusliikenneohjaajille. Henkilökuntaa koulutetaan paraikaa siirtymään englanninkieliseen palveluun Suomessa, kyseiseen koulutukseen osallistuu myös Saimaan alusliikenneohjaajat.

Saimaa VTS:ssä työskentelee tällä hetkellä vuorossa 1 alusliikenneohjaaja. Saimaa VTS on talvikauden kiinni. Yllä mainitun navigointiapupalvelun antamiselle on myös määriteltä toiminnan suorittamista varten tarkat kansainväliset määrittelyt. Kun navigointiapupalvelua ryhdytään antamaan, tulee VTS:n osoittaa eri VHF- työskentelykanava, jossa tehtävä voidaan suorittaa sekä ryhtyä antamaan sitä keskitetysti vain yhdelle alukselle kerrallaan. Tilanne tulee aloittaa ja lopettaa kellontarkasti. Tämä edellyttäisi, että Saimaa VTS-alueella (jossa työvuorossa on tällä hetkellä vain yksi alusliikenneohjaaja) palvelutason noston jälkeen tulisi valvomossa olla kaksi alusliikenneohjaajaa. Alusliikenneohjaajien osalta lopullisen määrittelyn tekee tietenkin toimivaltainen viranomais eli LVM.

Aluksien, joilla olisi Saimaalla englanninkielinen linjaluotsikirja, tulisi kommunikoida muiden kanssa englanniksi, joka voisi osoittautua haasteeksi. Herää kysymys myös miten englanninkielisellä linjaluotsikirjalla kulkeva alus pärjää paikallisten hinaajien, sisävesiproomujen yms. kanssa. Toki tässä tilanteessa VTS olisi avuksi.

Luotsattavat matkat voivat olla pitkiä ja näillä pitkillä matkoilla pitäisi olla vähintään 2 linjaluotsikirjan omaavaa päällystön jäsentä laivaa kohden, kun ajatellaan matkaa pohjoisimpiin satamiin. Mälkiä-Joensuu ja Mälkiä- Kuopio- Siilinjärvi kestää n. 18 tuntia, jolloin yksi linjaluotsikirja aluksessa ei riitä, jos ajavat yhtäjaksoisesti 6:6 vahtia. Lisäksi jää kanavaosuus, jolla pitää nykyisten määräysten mukaan olla yli 25 m aluksilla luotsi. Haasteena on myös Meritaidon sulkumestareiden kielitaidon riittävyys poikkeustilanteissa.

Saimaa VTS-palvelussa on tällä hetkellä alhainen tekninen ratkaisu, joka antaa mahdollisuuden tarjota tiedonantopalveluja. Tähän riittää nykyinen AIS maalitieto. IALA:n V-127 määrittelee, jos VTS tarjoaa navigointiapupalvelua tiedonantopalveluiden lisäksi, tulee alueella olla tutkapeitto. Saimaalle siis vaadittaisiin rakennettavaksi tutkaverkko tutkapeiton saavuttamiseksi. Haasteena saavuttaa tarvittava tutkapeitto on Saimaan väylän kapeikot. Tutkapeiton saavuttaminen vaatisi suuria investointeja tekniikkaan, josta polveutuisi ylläpito-/huolto- ja tiedonsiirtokustannusten nousu. Lisäksi vaatimuksena tulisi tutkatyöskentelyyn pystyvä henkilökunta, johon puolet nykyisestä henkilökunnasta ei pysty. Tämä tarkoittaisi uuden henkilökunnan rekrytointia. Tämä puolestaan nostaisi palkkatasoa ja aiheuttaisi palkkakustannusten nousua.

Teollisuuden suunnasta katsottuna Saimaan alueen luotsaus on palveluna toiminut varsin hyvin. Laivauksilla ei ole ollut pitkiä odotusaikoja tms. ja luotsit toimivat ammattitaitoisesti.

Teollisuuden ja Finnpiilot Pilotage Oy:n välisissä keskusteluissa on tullut ilmi, ettei Finnpiilot Pilotage Oy:llä ole henkilöresursseja vastata nopeasti mahdollisten uusien liikennevirtojen mukanaan tuomiin luotsaustarpeisiin.

Luotsaus Siilinjärvelle ja takaisin ulos Saimaalta maksaa esimerkkialus Panta Rheille 6004 €. Mikäli valtio päättäisi luopua 74 % luotsaustuesta, tulisi tuon edestakaisen luotsauksen hinnaksi yli 23 000 €. Vertailun vuoksi saman aluksen edestakainen luotsaus Uuteenkaupunkiin maksaa 2030 €, eli alle 9 % edestakaisesta Siilinjärven luotsauksen kokonaiskustannuksesta. Jos luotsauksen osuutta tarkastellaan koko laivalle maksettavasta edestakaisesta rahdista (tuonti Saksasta Suomeen ja vienti Ruotsiin), on luotsauksen osuus Uudessakaupungissa noin 3 %, Siilinjärvellä aluksen maksama luotsauskustannus 6 % ja luotsauksen kokonaiskustannus huikeat yli 25 % laivalle maksettavasta rahdista. Huomionarvoista pohjoisen Saimaan laivausten kannalta on myös se, että laivat purkavat usein tuontilastinsa eteläisen Saimaan satamissa ja luotsaus eteläisen Saimaan satamasta ”jyvittyä” myös pohjoisen Saimaan vientilastin kustannuksiin.

Huolimatta pitkistä luotsausmatkoista Saimaalla ihmetyttää, voiko laivan luotsaus pohjoiselle Saimaalle ja takaisin todella vastata kustannuksiltaan henkilöauton hankintahintaa. Teollisuus toivoo, että kustannusrakennetta saadaan luotsausselvityksellä tarkasteltua ja löydetään ratkaisuja palvelun tuottamiseen pienemmillä kustannuksilla.

Teollisuutta huolestuttaa erityisesti uhkakuva siitä, että valtion luotsaustuen määrää pienennetään tai siitä päätetään luopua kokonaan. Tällöin Saimaan laivauksien kilpailukyky kärsisi pahan kolauksen. Jos tuesta luovuttaisiin kokonaan, muodostuisi kustannusraakenne todennäköiseksi sellaiseksi, ettei Saimaalta laivaaminen enää olisi taloudellisesti järkevää. Epävarmuus on tuonut tilanteen, jossa Saimaan laivausten jatkuvuus on epävarmaa ja teollisuus tutkii jo nyt vaihtoehtoja Saimaan laivauksille kustannusten nousun varalle.

Englanninkielisen linjaluotsikirjan käytön mahdollisuutta pidettiin tärkeänä vaikuttaa Saimaalla luotsauskustannuksiin.

Saimaan luotsien kanssa käytyjen keskustelujen yhteenvedona voidaan todeta, että luotsit kantavat myös huolta Saimaan liikenteen kannattavuudesta ja jatkuvuudesta. Valtion osallistuminen kustannusten kattamiseen on mitä suurimmassa määrin yhteiskunnan luotsaukselle määrittelemien tavoitteiden toteuttamista. Luotsinkäyttöpakko on yhteiskunnan säätämä keino suojella vesi- ja saaristoalueitamme vakavilta ympäristötuhoilta. Luotsaus tuo merkittävää lisäarvoa logistiseen tehokkuuteen ja merenkulun turvallisuuteen. Saimaan subventiojärjestelmä luotsauksen kustannuksissa on linjassa asetettujen tavoitteiden kanssa. Epäilyksen alla on se, soveltuuko vallitseva järjestelmä koko valtakunnan kattavaan järjestelmään Finnpilot Pilotage Oy kautta. Luotsien huoli keskittyy nykyisen toimijan hallintokulujen kasvuun. Luotsit ovat suhtautuneet myönteisesti palvelulupauksen uudelleen arviointiin ja määrittelyyn niin, että palvelulupaus tukisi palveluntuottamisen resursointia ja asettaisi myös palvelun saajalle tiettyjä vaatimuksia ennakoida luotsitarvetta ja huomioida käytettävissä olevat luotsiresurssit. Luotsaustyön tueksi kaivataan parempaa tiedon saantia aluksen lastaustilanteesta, sääolosuhteista luotsauksen eri vaiheisiin, erityisesti satamiin, kanavien, avattavien siltojen ja kapeikkojen osalta.

Luotsiliitto on tuonut jo aikaisemmin esille organisaation keventämisen tarpeen hallinnon osalta. Lisäksi luotsit ovat tuoneet esille, että Saimaa olisi hyvä rajattu alue kokeilla luotsien esittämän ”Luotsien veljeskunnan” järjestämän palvelun tuotantomallia. Luotsiliitto on esittänyt tarkasteltavaksi Euroopassa käytössä olevia luotsauksen järjestämismalleja. Luotsiveljeskunta-ajatus noudattaa muun muassa Työ- ja elinkeinoministeriön tutkimusta Yhteiskunnallisen yrityksen toimintamallin kehittäminen; TEM julkaisu 4/2011.

Luotsauksen järjestäminen edellä mainitun kaltaisena mallina tuottaisi Luotsiliiton mukaan tehokkuutta ja kustannussäästöjä merkittävästi ja Saimaan luotsauksen hinnoittelu toteutuisi läpinäkyvästi. Rannikon luotsauskustannukset ja niihin vaikuttavat hallinto-, luotsinvälitys-, sekä kuljetuskaluston ja henkilöstön kustannukset eivät näin ollen vaikuttaisi Saimaan luotsaustoimintaan. Luotsiliiton näkemyksen mukaan yhteiskunnallisen yritystoiminnan periaatteiden mukainen ammatinharjoittajaorganisaatio tuottaisi laadukkaampaa ja kustannustehokkaampaa luotsauspalvelua.

Satamaoperaattori toi esille tarpeen selvittää luotsaustyön optimointia puolueettomasti ilman ennalta määrättyjä rajoituksia. Palvelulupauksen uudelleen määrittelyä pidettiin hyvänä lähtökohtana uudistaa luotsauspalvelua ja saada tätä kautta optimoinnin kanssa tehokkuutta palvelun tuottamiseen. Palvelun uudistamisessa tulee varautua niihin odottamattomiin tekijöihin, joita syntyy sääolosuhteista lastaustoiminnassa. Uuden teknologian hyödyntämistä pidettiin tulevaisuudessa erittäin varteenotettavana tekijänä luotsauskustannusten ja koko alusliikenteen kustannusten kurissapitämiseksi. Uudet alusliikenteen navigointi- ja ohjausjärjestelmät voivat antaa tulevaisuudessa mahdollisuuden luotsaus-tarpeen pienentämiseen ja samalla ne palvelevat kaikkia toimijoita tuottamalla reaaliaikaista tietoa työnsuunnitteluun. Englanninkielisen linjaluotsikirjan käytön mahdollisuutta pidettiin ensisijaisena toimenä vaikuttaa nopeasti Saimaalla luotsauskustannuksiin.

Saimaan satamien edustajien kanssa käydyt keskustelut tukivat satamaoperaattorin kanssa käytyä keskustelua. Tärkeänä pidettiin nykyisen toiminnan kulujen avointa tarkastelua ja sen kautta uuden palvelumallin löytämistä. Linjaluotsikirjan saantia englanninkielellä pidettiin erittäin tärkeänä asiana, joka antaa todellisen vaihtoehdon nykyiselle luotsauspalvelulle. Satamien mahdolliseen investointitarpeeseen toimintavarmuuden turvaamiseksi eri sääolosuhteissa suhtauduttiin myönteisesti, jos sillä saavutetaan säästöjä alusliikenteen kustannuksissa.

7. Yhteenveto ja ehdotukset

7.1 Keskeiset johtopäätökset

Saimaan alusliikenteen turvallisuustaso on tällä hetkellä kohtuullisen hyvä. Alusliikenteen turvallisuuden parantaminen keskittyy muutamien väyläkohtien parantamiseen ja aluksilla uudenaikaisen navigointitekniikan käyttöönottoon.

Finnpilot Pilotage Oy:n luotsauspalvelut palvelevat hyvin Saimaan alueen alusliikennettä. Korkea palvelutaso ja saatavuus koko Saimaan syväväyläverkon alueella on pitänyt samalla palvelun kustannustason korkeana, vaikka luotsausyhtiö on tehostanut toimintaansa ja reagoinut liikennemäärien muutoksiin. Liikennemäärien voimakas vaihtelu on aiheuttanut resurssien ajoittaista ylikuormitusta, mutta myös ylimiehitystä. Ilman selkeämmin resursseja ohjaavaa ja esille tuovaa, kaikkien tiedossa olevaa palvelumäärittelyä ei Saimaan luotsauksen kustannuksia saada pidettyä kurissa nykyisellä palvelutarjonnalla ja varautumisella. Alusliikenteen mahdollisuus saada kaikissa tilanteissa luotsauspalvelua 6 tunnin viivästysajassa, riippumatta Saimaan alueen luotsaustilanteesta, ei edesauta luotsausresurssien optimointia. Palvelukonseptia tulisi kehittää niin, että vastuuviranomainen määrittää miten paljon valtion hintatuetta palvelua on saatavilla Saimaan eri alueilla. Edellä mainitun lisäksi Saimaan alueella pitäisi olla mahdollisuus saada linjaluotsikirja englanninkielellä. Linjaluotsikirjamahdollisuus englanninkielellä antaa vaihtoehdon luotsin käytölle ja näin aluksilla on mahdollisuus pienentää liikennöintikustannuksia ja hyödyntää tehokkaammin alusten kehittyvää navigointitekniikkaa.

Nopeimmin merkittäviä kustannussäästöjä saadaan aikaiseksi ilmoittamalla nykyisiä väyliä luotsivapaiksi väyliksi. Luotsivapaiden väyliä käyttöönoton seuraus on lähes aina turvallisuuden heikkeneminen ja ympäristöuhkan kasvu. Saimaan järvi-alueen vesistössä ympäristövaikutukset ovat hyvin laajat ja niillä olisi merkittävä vaikutus myös ympäröivään yhteiskuntaan. Saimaan kanavan osalta ympäristövaikutukset olisivat hyvin rajatut, kuten vaikutukset ympäröivään yhteiskuntaankin. Turvallisuusriski kohdistuu valtion omaisuuteen, haveriin joutuneeseen alukseen ja väylän liikennöintivarmuuteen. Tavoiteltaessa muutoksia, joilla ei heikennetä nykyistä turvallisuustasoa, eivät luotsivapaat väylät tule kysymykseen, kuin tietyin varauksin Saimaan kanavan osalta. Saimaan kanavan vapauttamista luotsinkäytöstä ennalta määrätyillä ehdoilla avovesikauden aikana pitäisi selvittää tarkemmin. Selvityksessä pitäisi tuoda esille tekniset mahdollisuudet turvallisuuden ylläpitämiseksi niin kanavatekniikan kuin navigointitekniikan osalta.

Luotsikuljetusten tehostamiseksi yhteistyö valtion toimijoiden välillä voisi tuoda joitain kustannussäästöjä molemmille yhteistyökumppaneille luotsauksen palvelukonsepti uudistuksen yhteydessä. Nykyisellä palvelumallilla yhteistyön hyödyntäminen jää vaikutuksiltaan pieneksi Saimaalla.

Luotsaustyön tueksi kaivataan parempaa tietoa aluksen lastaustilanteesta sekä sääolosuhteista luotsauksen eri vaiheisiin. Erityisesti satamien, kanavien, avattavien siltojen ja kapeikkojen osalta tiedot olosuhteista helpottavat luotsausta ja tätä kautta parantavat luotsauspalvelua.

7.2 Luotsauspalveluiden kehittämisehdotukset

Tämän selvityksen perusteella luotsauspalveluiden kehittämiseksi on neljä vaikutuksiltaan erilaista kehittämisehdotusta. Nykyisten hallintokustannusten ja muiden luotsaustoiminnan yhteisten kustannusten tarkempi jyvittäminen Saimaan toiminnan ja muun toiminnan välillä tuo pientä helpotusta Saimaan toiminnan kustannusrasitukseen. Toiminnan tuloksellinen kehittäminen vaatii varsinaisen toiminnan uudelleen järjestelyä.

1. Palvelukonseptin uudistus, luotsipalveluiden tilaus- ja palveluseurantajärjestelmän kehittäminen.

Palvelukonseptia tulisi kehittää niin, että vastuuviranomainen määrittää miten paljon valtion hintatuettua palvelua on saatavilla Saimaan eri alueilla. Palvelulupaus annettaisiin liikennekaudeksi ja se sisältäisi esim. kuukauden jaksoissa luotsattavat mailit, jotka sisältävät tietyn määrän luotsauksia. Määrittelykuukausi jaetaan vielä luotsausviikoiksi ja tämä vielä vuorokausiksi. Esimerkkialueita voisivat olla eteläinen Saimaa (Brusnitsjnojen sulku- Savonlinna) ja pohjoinen Saimaa (Savonlinna-Joensuu- Siilinjärvi). Tämä määrittely saatettaisiin kaikkien tietoon ja määritellyn palvelun käyttöaste sekä tilaukset saatettaisiin avoimesti seurattavaksi. Siinä tapauksessa, jos määriteltä palvelutaso on vuorokauden osalta kokonaan käytössä, siirtyy tilaus seuraavalle vuorokaudelle, jossa ennalta sovittua palvelukapasiteettia on vapaana. Tällä järjestelyllä voidaan tasata luotsitilausten vuorokausi- ja työvuorokohtaisia vaihteluita. Lisäksi tällä järjestelyllä aluksien olisi tilattava luotsaus aikaisemmin ja niiden olisi sitouduttava aikatauluun paremmin.

Saimaan luotsauksesta tulisi poistaa ennalta määrätyt luotsinvaihtopaikat ja luotsinvaihdon organisointi ja päätös pitäisi jättää yksinomaan palveluntuottajan harkintaan. Luotsinvaihtopaikkojen poisjättämisen seurauksena luotsausmaksut Saimaan osalta tulee uudistaa niin, että luotsauksen aloitusmaksua ei peritä ja yhteysväleille ilmoitetaan uudet hinnat luotsauspalvelusta, joihin ei vaikuta luotsinvaihtomäärät. Näillä toimilla voidaan parantaa luotsien ja kutterinhoitajien työajan käyttöä ja edesauttaa luontevasti tehokkaan toiminnan kehittämistä.

2. Luotsikuljetuspalveluiden uudelleen tarkastelu ja yhteistyömahdollisuuksien selvittäminen valtio-osakeyhtiöiden välillä.

Luotsaukseen liittyvien luotsikuljetusten toimintavarmuus vaikuttaa palvelun laatuun ja palvelun saatavuuteen yhtä suorasti kuin käytettävissä olevien luotsien määrä. Vastaavasti hiljaisen liikenteen aikana kutterinhoitajien matala käyttöaste rasittaa luotsaustoimintaa, kuten myös kalustokustannukset. Kutterinhoitajien työajan käytön tehostamiseksi ja kalustokustannusten pienentämiseksi tulisi selvittää yhteistyömahdollisuudet kutterikuljetuksissa ja muissa vesistöalueen palvelutehtävissä. Yhteistyömahdollisuuksien paraneminen nykyisestä tilanteesta liittyy luotsauksen uuden palvelukonseptin käyttöönottoon. Paremmin ennakoitavan liikenteen yhteydessä palvelun hankkiminen yhteistyökumppanilta selkeytyy ja kustannusten muodostuminen rajautuu paremmin ja vastaavasti kutterinhoitajien ammattitaitoa olisi helpompi hyödyntää vesialueella tapahtuvissa kuljetus- ja väylänhoitotoissa. Uuden palvelukonseptin käyttöön otto ei kuitenkaan ole ehdoton edellytys yhteistyön tiivistämiseksi. Esimerkiksi Meritaito Oy:llä on lähes sama asemaverkko Saimaalla kuin Finnpilot Pilotage Oy:llä ja molemmilla toimijoilla on oma vesikalusto, joka on hyvin samanlaista. On oletettavaa, että valtion toimijoiden yhteistyö toisi säästöä, jos vain palvelun laadun ja saatavuuden kysymykset voidaan ratkaista.

3. Saimaa VTS-toiminnan kehittäminen

Saimaa VTS- toimintaa tulee kehittää niin, että toiminnan kehittämisessä huomioidaan uuden navigointitekniikan käyttöönotto alusliikennettä hyödyntävällä tavalla. Alusliikenteen väylällä kulun turvallisuuspalveluita tulisi selvittää yhtenä kokonaisuutena. Saimaan alueella tulisi olla mahdollisuus saada linjaluotsikirja englanninkielellä jollakin aikajänteellä. Linjaluotsikirjamahdollisuus antaisi vaihtoehdon luotsinkäytölle. Luotsien ammattitaidon hyödyntämien alusliikenteen navigointiapupalvelun tuottamiseen ja ns. etäluotsaukseen tulisi selvittää. Kansainvälisten sopimusten teknisten vaatimusten soveltuvuus Suomen sisävesiolosuhteisiin tulee ottaa uuteen tarkasteluun ja löytää mahdollisuus hyödyntää VTS- tekniikkaa kohtuukustannuksin vaatimusten täyttämi-

seksi. Lisäksi Saimaan kanava osalta tulisi selvittää olisiko kanavaliikenteen ohjausjärjestelmää mahdollista kehittää niin, että kanavan osalle olisi mahdollista saada linjaluotsikirja englanninkielellä.

4. Saimaan kanavan vapauttaminen luotsinkäyttövelvoitteesta avovesikauden aikana ja kanavan seurantajärjestelmän kehittäminen.

Saimaan alueen luotsauskustannusten osalta merkittävin säästö saadaan aikaan, kun väylille annetaan vapautus luotsin käytöstä. Tämä heikentää turvallisuutta ja lisää ympäristöonnettomuuden uhkaa merkittävästi. Poikkeuksena on Saimaan kanava, jossa ympäristöuhka kohdistuu rajatulle alueelle kanavan rakenteesta johtuen. Kanavan vesialueen onnettomuuden vaikutus ei ulotu laajalti yhteiskunnan toimintaan tai teollisuuslaitoksiin. Saimaan kanavan luotsinkäyttövelvoite ja luotsausvapaan väylän turvallisuuden varmistamisen vaatimat toimet tulisi selvittää samalla kun selvitetään kanavan osalta englanninkielellä saatavan linjaluotsikirjan Saimaan kanavan osalta. Selvitykset tulisi tehdä turvallisuusviranomaisen ja väylänpitäjän yhteistyönä, ottaen huomioon talviliikenteen vaatimukset. Vaatimus luotsin käytöstä kanavalla talviliikenneavustuksen aikana ei aiheuta resurssiongelmia, koska Saimaan liikenteen määrä putoaa avovesikauden liikenteestä merkittävästi ja Saimaan alueen luotseja on käytettävissä talviliikenteen tarpeisiin kanavalla. Kanavaliikenteen seurantajärjestelmän ja tallennuslaitteiden tarve sekä myös mahdollisten älykkäiden liikennettä avustavien järjestelmien investointikustannukset tulisi selvittää väyläviranomaisen toimesta.

Edellä esitetty edellyttää muutosta Valtioneuvoston asetukseen 10.3.2011/246 luotsauksesta, 3§ Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevat tarkemmat säännökset: Luotsauslain 5 §:n 1 momentissa tarkoitettu luotsinkäyttövelvollisuus on aluksella tai alus- tai hinausyhdistelmällä, joka: 3) on suurimmalta pituudeltaan yli 70 metriä tai suurimmalta leveydeltään yli 14 metriä tai suurimmalta sallitulta kesälastisyvyykseltään suolaisessa vedessä yli 4,5 metriä liikennöidessään Suomen aluevesillä ja on suurimmalta pituudeltaan yli 25 metriä Saimaan vesialueella tai Saimaan kanavalla. Toisena vaihtoehtona on saman asetuksen 11§ Erivapauden myöntäminen niin, että erivapaus on mahdollista saavuttaa kohtuullisella tutustumisella liikennekauden aikana. Vaatimusta: "Saimaan kanavaa koskevaa erivapautta hakevalta aluksen päälliköltä tai perämieheltä edellytetään 1 momentissa mainitun lisäksi 15 harjoittelumatkaa kumpaankin suuntaan Saimaan kanavalla." tulisi harkita uudelleen varsinkin harjoitusmatkojen määrän osalta tai voiko matkoja korvata osittain simulaattoriharjoittelulla.

7.3 Jatkotoimien aikataulu

Tavoiteltaessa saada muutokset uuden palvelukonseptin osalta käyttöön jo vuoden 2014 liikennekauden alkuun, tulee päätös uuteen palvelukonseptiin siirtymisestä tehdä jo kesäkuuhun 2013 mennessä niin, että kehittämistyö voidaan käynnistää jo kesäaikana. Tähän on syynä laissa määritetty luotsauksen hinnoittelun aikataulut, jonka mukaan vuoden 2014 hinnat on konsultoitava asiakkaiden kanssa viimeistään 30.6.2013. Ottaamalla uusi palvelukonsepti käyttöön vuoden 2014 liikennekauden alussa voidaan vastata luotsien eläkkeelle siirtymisen haasteeseen ja hyödyntää tätä mahdollisuutta organisoida palvelu uudella tavalla. Otettaessa huomioon hinnoittelun ja muutoksen valmistelutyöt sekä tarvittavan avoimen sähköisen tilauskirjan hankinta on todennäköistä, että uuden palvelukonseptin käyttöönotto hintamuutoksineen on mahdollista aikaisintaan vuoden 2015 liikennekauden alussa. Palvelukonseptin muuttaminen ilman hintamuutoksia on mahdollista toteuttaa jo vuoden 2014 liikennekauden alkuun mennessä ja liikennekauden aikana saadut kokemukset voidaan huomioida vuoden 2015 hinnoittelussa.

Luotsikuljetusten yhteistyön selvittäminen palvelukonseptiselvityksen yhteydessä.

Saimaa VTS-toiminnan kehittämisen tarveselvitys ja eri teknisten ratkaisujen mahdollisuuksien sekä investointikustannusten selvittäminen vuoden 2014 aikana. Tavoitteena Saimaa VTS-alue, jossa on mahdollisuus saada linjaluotsikirja englanninkielellä kohtuullisilla investoinneilla VTS-toimintaan.

Mahdollinen Saimaan kanavan luotsivapaan väylän vaatima selvitystyö ja aikataulusuunnittelu vuoden 2015 aikana.

Toteutettavien kehittämis ehdotusten vaikutusta tulisi seurata ja niiden toteuttamisesta noin 2-3 liikennekauden kokemuksia tulisi tarkastella ja selvittää onko muutoksilla saavutettu haluttuja tuloksia.